Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3340

Vragen van de leden **Jacobi** (PvdA) en **De Boer** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de certificering van zeegaande zeilschepen* (ingezonden 20 juli 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 augustus 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met de zorgen van de beroepschartervaart over de certificering van zeegaande zeilende beroepsvaart?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Aan welke kwaliteitseisen of standaarden zou Register Holland niet voldoen waar het gaat om de keuring en certificering van traditionele zeilvaart?

Antwoord 2
De zeegaande zeilende beroepschartervaart maakt in de praktijk gebruik van nationale en internationale certificaten. Wanneer de overheid besluit tot overdracht van de certificerende werkzaamheden aan zeeschepen volgens deze internationale regelgeving (IMO of EU) aan klassenbureaus, schrijft EU-regelgeving voor dat de certificering is voorbehouden aan door de EU erkende klassenbureaus. Register Holland BV beschikt niet over een dergelijke erkenning en heeft aangegeven af te zien van het aanvragen daarvan.

Vraag 3
Waarom neemt de Inspectie Leefomgeving en Transport – gezien haar kennis van de schepen en de lopende dossiers – de certificering van de traditionele zeilvaart niet zelf voor haar rekening?

[1] Brief BBZ Beroepschartervaart aan Ministerie van Infrastructuur en Milieu over «overdracht werkzaamheden Register Holland aan RINA» d.d. 11 juli 2016

ah-tk-20152016-3340
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

Antwoord 3
De beslissing om de certificering bij een klassenbureau te beleggen is in lijn met het Toezichtarrangement op de Koopvaardij (Kamerstuk 27 831, nr. 17). De kern van het nieuwe toezicht vormt de uitbesteding van de meeste certificerende inspecties en de afgifte van daarbij behorende certificaten aan de klassenbureaus. Het toezicht spitst zich toe op het toezicht op de klassenbureaus en het daarop afgestemd toezicht op de rederijen.

Vraag 4
Welke landen hebben – zoals Nederland nu voornemens is – de certificering van de traditionele zeilvaart middels een aanbesteding uitbesteed? Wat is de meerwaarde van marktwerking voor het certificeren van traditionele zeilvaart?

Antwoord 4
Er is geen sprake van aanbesteding. Als een andere partij zich in een later stadium alsnog meldt en die aan de voorwaarden voldoet, komt ook die partij in aanmerking voor aanwijzing.
In verschillende landen worden verschillende regimes voor certificering gehanteerd en afhankelijk van het type schip, het desbetreffende vaargebied en de van toepassing zijnde regelgeving, besteden vlaggenstaten certificerende werkzaamheden uit aan klassenbureaus.
Zoals in antwoord 3 is toegelicht, is er in Nederland voor gekozen om de certificering van zeezeilschepen te laten uitvoeren door erkende klassenbureaus. De meerwaarde is dat erkende klassenbureaus wereldwijde dekking hebben en werken volgens internationale kwaliteitseisen. Daarnaast zal de scheepseigenaar met minder certificerende inspecties voor nationale en internationale certificaten te maken krijgen.

Vraag 5
Is het waar dat slechts één partij interesse heeft getoond in het certificeren van de traditionele zeilvaart? Hoe verhoudt één enkele partij zich tot het uitgangspunt van marktwerking? Hoe beoordeelt u de conclusie van de Beroepschartervaart «zonder keuze geen markt»?

Antwoord 5
Er is uitvraag gedaan onder vijftien partijen die geschikt zijn of dat kunnen worden voor het certificeren van de genoemde schepen. Daarvan hebben er zes interesse getoond. Na het opvragen en verkrijgen van nadere informatie hebben vijf partijen vooralsnog van verdere deelname afgezien. Zoals hierboven reeds is vermeld, komt een geïnteresseerde partij in aanmerking voor aanwijzing, ook als deze zich in een later stadium meldt.
Volledigheidshalve moet worden opgemerkt dat ook nu – voor de inspectie waarvoor volgens nationale regelgeving geen EU-erkenning nodig is – slechts één partij actief is op deze markt, namelijk Register Holland.

Vraag 6
Is het waar dat de prijzen voor certificering bij de nieuwe partij zullen verdubbelen? Bent u bereid in te grijpen bij onacceptabele prijsstijgingen?

Antwoord 6
De prijzen zullen verhoogd worden. Hoeveel dit precies zal zijn moet nog blijken uit de onderhandeling tussen partijen. Dit is ook afhankelijk van het soort en de grootte van het schip. Daarnaast geldt voor internationaal erkende klassenbureaus het voorschrift (EU-richtlijn) dat ze bij het aannemen van schepen die nieuw voor hen zijn, grondig onderzoek doen. Dit zal extra kosten opleveren voor de eigenaar van de betrokken zeegaande zeilschepen.
Ik heb de Inspectie Leefomgeving en Transport de opdracht gegeven de overgang intensief te begeleiden. In dat kader zal de ILT ook de prijsontwikkeling in de gaten houden en eventueel de ACM benaderen. Voor klachten over exorbitante prijzen is de ACM de aangewezen partij.

Vraag 7
Acht u het reëel dat de nieuwe partij het certificeren van deze schepen per 1 oktober 2016 voor haar rekening neemt? Zo ja, hoe wordt omgegaan met interpretatieverschillen? Zo nee, welke termijn acht u wel reëel?

Antwoord 7
Volgens de huidige planning is 1 oktober 2016 de uiterste datum waarop alle afspraken rond moeten zijn. De feitelijke overdracht van de schepen van Register Holland aan de nieuwe partij zal tussen oktober 2016 en mei/juni 2017 plaatsvinden. Deze planning is ambitieus, maar lijkt haalbaar. Zoals hierboven aangegeven zal de ILT de overdracht intensief begeleiden en ondersteuning bieden bij eventuele problemen. In de reeds bestaande overeenkomst met de klassenbureaus is geregeld dat de ILT de uiteindelijke beslissing neemt bij verschillen in interpretatie. Dat zal ook hier het geval zijn.

Vraag 8
Worden de looptijden van de nu uitgegeven certificaten volledig gerespecteerd?

Antwoord 8
In beginsel behouden zowel de klassencertificaten als de in het verlengde daarvan afgegeven statutaire certificaten hun looptijd totdat die van rechtswege verloopt. Tussentijdse incidenten, zoals aanvaringen, optredende gebreken of een verbouwing hebben, zoals ook reeds nu het geval is, gevolgen voor de geldigheid van de certificaten. Wanneer op dat moment Register Holland niet meer bestaat, wendt de scheepeigenaar zich tot het nieuwe klassenbureau. Indien dat problemen oplevert, wordt de vlaggenstaat, in de praktijk de ILT, betrokken om een oplossing te faciliteren.